昭和48年6月1日発行（毎月1回1日発行）第22巻・第6号 昭和28年6月23日 日本国有鉄道特別扱承認雑誌第2836号 昭和30年3月24日第三種郵便物認可

航空ファン

THE KOKU-FAN

ワイドカラー

WIDE COLOUR

川崎

3式戦飛燕



☆特集☆

飛行艇に新生面を開くPS-1とUS-1

カメラ訪問・航空自衛隊百里基地の翼

後退角58°完全スケールRC機ミグ19

'73 JUNE 6

新型の偵察ポッドをつけたファントムII



ジェネラル・ダイナミックス・コンベアがフランスと共に開発した偵察ポッド。45分以内で取付け可能で、これをつけると戦闘型のF-4も偵察型に早変り。全長22フィート、通常600ガロン・タンクを [illegible] RF-4Cに装備して、テキサス州のカーズウェル空軍基地でテスト中。 Photo by [illegible]

カメラ訪問・航空自衛隊百里基地



ただいま百里基地で編成中の最初のファントム部隊，臨時第301飛行隊のF-4EJ。写真は4号機だが，4月初め現在9機が配備されて訓練中である。





F-4EJ Phantoms of temporary assigned No.301 Squadron at JASDF Hyakuri Air Base.



F-104Js of No.206 Squadron



百里基地のF-104部隊は，第207飛行隊が昨年11月，第83航空隊に編入されて那覇基地に移駐，現在は第206飛行隊のみ。ここの写真は昨年春の撮影で，前ページと下は第206飛行隊所属機，上の写真の後方は沖縄に去った第207飛行隊の所属機である。





百里基地の救難の任務についている三菱MU-2S（上）と川崎バートルKV-107IIヘリコプタ。両機とも正式には入間基地に本部を置く航空救難団の百里救難隊所属機。





大空の華 "ブルーインパルス"

(Photo by Mr. Y. Takahashi)

JASDF's Aerobatic Team "BLUE IMPULSE" in flight.



(Photos by Mr. T. Watanabe)




307

ユーゴスラビア空軍のつばさたち

Wings of Yugoslavia Air Force.

(Photos via Mr. Charles Graham)

〔上〕ユーゴスラビア空軍の使用機であったF-86D。現在は退役して展示されている。
〔下〕ソコJ-1ヤストレブ。ユーゴ空軍が装備している国産の戦術攻撃機。空軍が受領したのは1969年末。J-1のほかに、戦術偵察型のJ-2もある。




YU-CZF
40161



〔前ページ〕木製羽布張りの初歩練習機エアロ3。100馬力エンジン装備機で，ユーゴ空軍では1957年に1号機を受領，現在も練習機として使っている。〔上・下〕155馬力エンジンのSTOL機Cijanクーリエ。空軍が受領したのは23年前の1955年で，現在はグライダー曳航機として数機を保有している。
〈Photos via Mr.Charles Graham〉



リノの第8回エアレースから（続）



今回も，ネバダ州リノの第8回エアレースに出場した華やかな色彩の各機。［上］オハイオ州シンシナティのランケン空港にある飛行訓練学校が練習機として採用している複葉のスポーツ機ナイト・ツイスター・インペリアル。ライカミングO-200-D2（135HP）エンジンを装備している。［下］派手な塗装でおめみえしたP-39エアラコブラ改造機。
(Photos by Mr.Ron Monroe





複葉と中翼のレーサー。アメリカではこんなホームビルトの小型機がいっぱいに飛びまわっている。小型の強馬力エンジンが出まわっているアメリカ。機体は思い思いに造りあげて飛ばしているといった感じである。
（Photos by Mr.Ron Monroe）



テスト飛行中のS-3Aバイキング

洋上で飛行テスト中のS-3Aバイキング。S-3Aはこれまでに試験機8機のうち7機が完成，総飛行時間は1,000時間を超えている。試験用の8号機もこの4月に完成，テスト飛行に加わることになっている。米海軍では昨年4月に13機，さらにこのほど35機を追加発注しており，試験用の8機を加えて，ロッキードでは総数56機のバイキングを受注している。写真の機体はテスト用の6号機。





太平洋艦隊に所属し，洋上哨戒の任についている海軍のTu-16。左側の機体は機首に幅の広いレドームをつけ，中央胴体



哨戒中のBe-12メイル

Beriev Be-12 maritime patrol amphibian flying-boat.

これも前ページのTu-16と同じく太平洋艦隊に配属されているBe-12対潜飛行艇。本機はソ連の対潜哨戒部隊の主力機で，主にバルチック海方面で任務についていたが，最近は強化された太平洋艦隊にも相当数が配備されているようである。　(Photos by TASS)





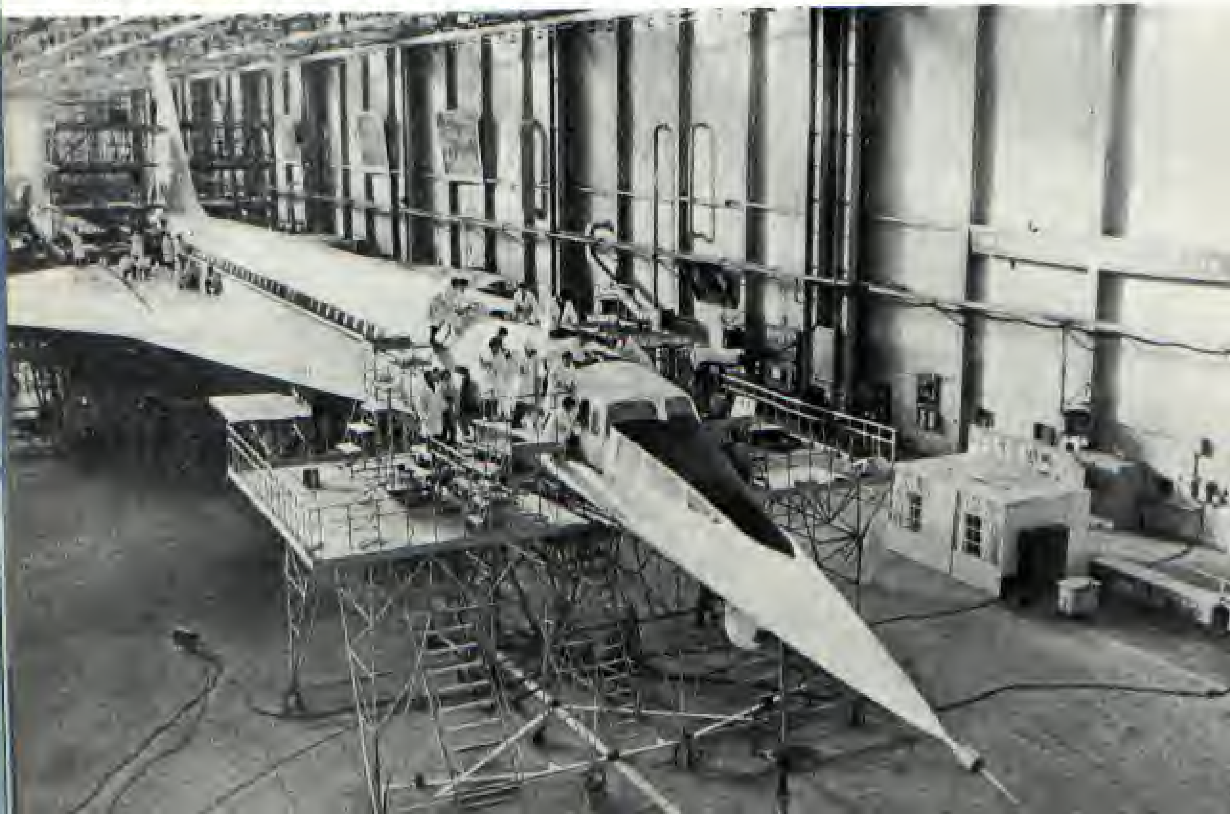
Tupolev Tu-16 reconnaissance bomber.

Tu-16とTu-144

〔上〕28ページと同じく極東地区の太平洋艦隊に配備されているTu-16バッジャー。これも機首に幅の広いレドームを付けたバッジャーDで，尾部銃座の細部がよくわかるスナップである。エンジン点検扉を開いて整備中。エプロンは白一色。機体まで雪におおわれた北方の基地。除雪した誘導路が一本走って見える。

〔下〕量産に入ったソ連の超音速旅客機Tu-144。写真はボロニツ航空機工場で最終組立てをしている量産型の1機。この写真では，機首両側に安定のためのフィンを付けているかどうかはっきりしないが，ソ連のSSTはいまのところ，順調に推進されているようである。

(Photos by TASS)





GAF N22ノーマッドと　フェアリー・ファイアフライ

〔上〕オーストラリア政府航空機工場（GAF）が開発しているSTOL軽輸送機ノーマッド22は，すでに原型2機が飛んでおり，そのほか29機の生産が決まっている。写真はビクトリア州南岸のアブロン飛行場を飛び立ってテスト飛行中の原型2号機。今年の末には量産型の1号機がロールアウトするが，去る1月に発表されたところでは，ノーマッド1機の値段は，工場渡しで約285,000オーストラリア・ドルという。

〔右〕復元されたフェアリー・ファイアフライ。これは7年前に英海軍のスクラップ集積所のなかから救い出されて修復されたファイアフライMk.5。去る3月4日，ヨービルトン海軍基地の滑走路から"初飛行"したが，左はパイロットをつとめたK．レパード大佐。





イギリス空軍機スナップ

〔上〕デハビランド　バンパイアT.II（XK624）。1971年9月8日に，リトル・リシントン空軍基地で撮影したもので，セントラル・フライング・スクールの所属機。

〔下〕ホーカー　ハンターT7（XL617）。1971年8月21日にシーベノア空軍基地で撮影した第229オペレーショナル・トレイニング部隊の所属機。





〔上〕フォーランド　ナットT.1（XS106）。これもバンパイアと同じく71年9月8日にリトル・リシントン基地で撮影した1機で，第4フライング・トレイニング・スクールの所属機である。

〔下〕グロスター　ミーテアF（TT）8（WK941）。これもハンターと同じくシベノア空軍基地で撮影したもので，同じく第229オペレーショナル・トレイニング部隊所属機である。

（Photos by Mr. C.W. Moggridge）





初めて日本に飛来した中国の旅客機イリュシン Il-62。去る3月23日，羽田の東京国際空港にて。4月末に予定されている中国の訪日団空輸のためのテスト飛行を兼ねて飛来したもので，乗員11名と日本側の案内役が乗り組み午後2時15分に羽田到着，2時間後の4時40分に上海に向けて飛び立った。尾翼に五星紅旗，"中国民航"の文字も機首のマーク，胴体の帯，シリアルもすべて黒，機体上面は白，下面グレイの塗装である。



カメラ訪問

航空自衛隊百里基地



F-4EJ Phantoms and F-104J Starfighters are shown flight trining at JASDF Hyakuri Air Base.



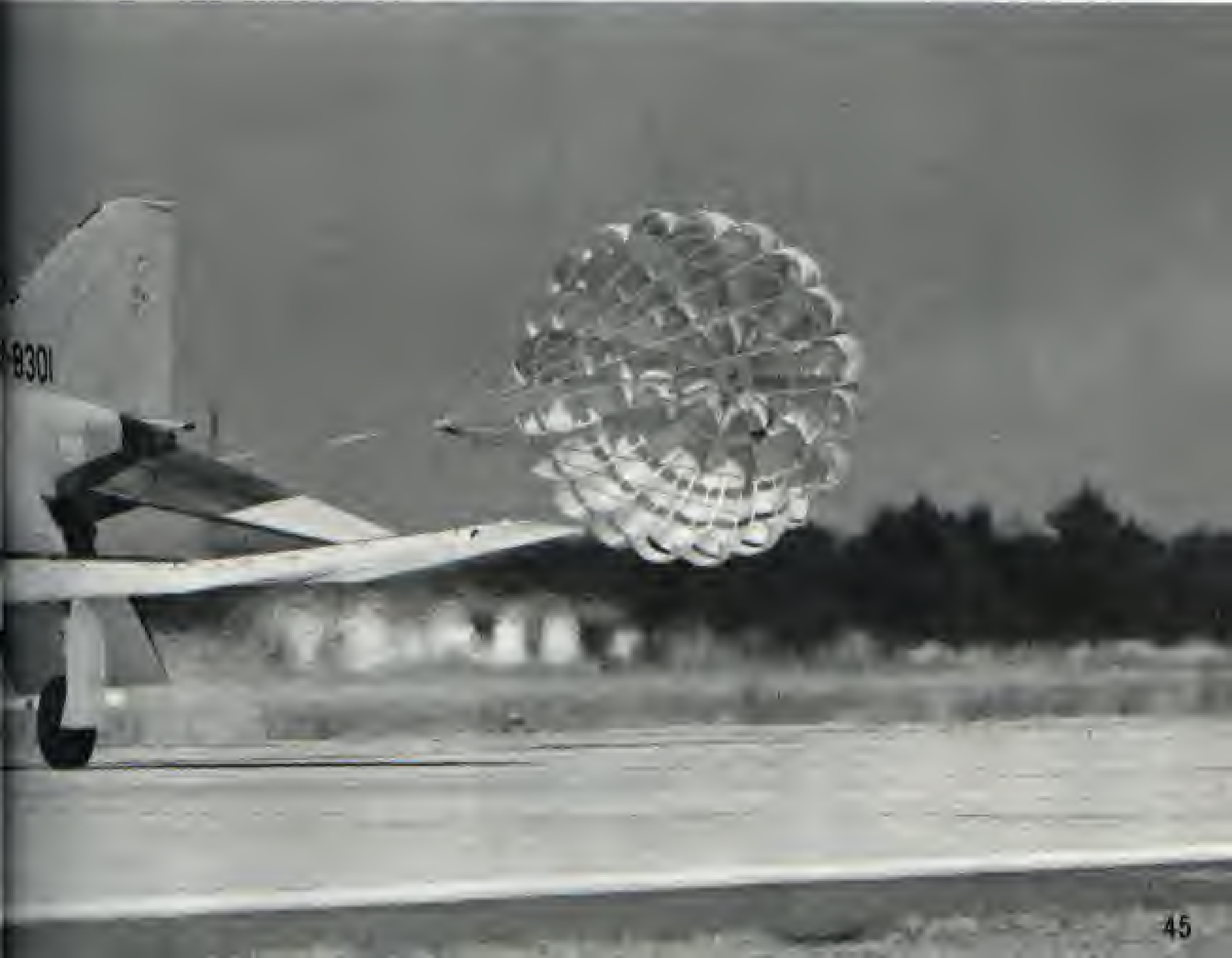


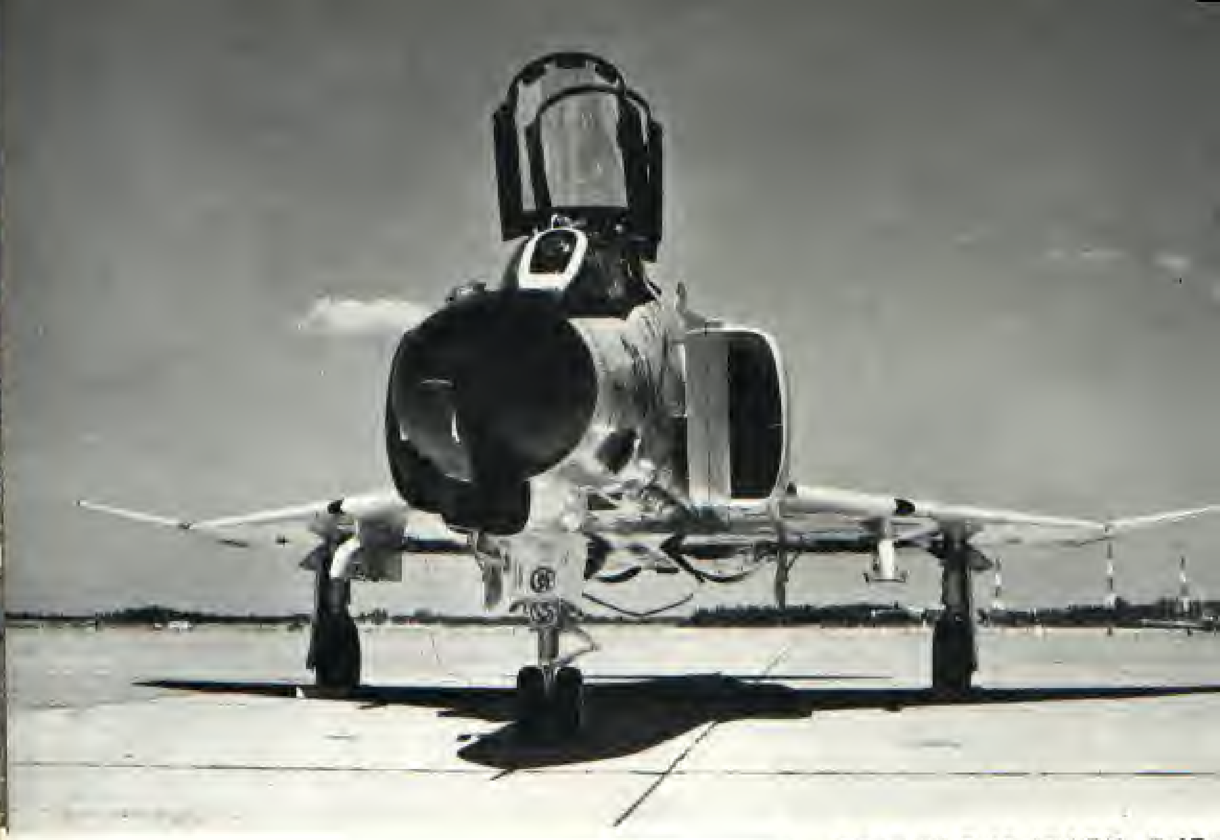
百里基地に配備されたF-4EJファントムIIは、3月末現在で9機。同基地の第7航空団のなかに昨年8月から発足した
301飛行隊がそのファントム部隊。飛行隊長尾崎義弘2空佐のもとに、ただいま錬成にはげんでおり、最近ではスパローＡＡ
の武装テストも行なっている。今後さらに機数がふえ、この夏頃からは臨時の文字がとれた正式の第301飛行隊となる。





The F-4EJ Phantoms of JASDF No.308 Squadron. As the first unit equipped with the PhantomII, No.301 Squadron is engaged in training its flight and ground crewmen to become operational as an fighter squadron by the end of this year at Hyakuri Air Base, Ibaragi prefacture.







写真上と左はF-4EJの4号機。F-4EJ
隊配備は計画よりも遅れているが、第301飛行
年内に実働態勢に入り、百里基地の第7航空
F-104Jの第206と第301飛行隊の編成とな





写真上と下は第206飛行隊のＦ-104Ｊ。百里基地のＦ-104Ｊ部隊２個飛行隊のうち、第207飛行隊は昨年11月、臨時第83航空隊の中核として沖縄の那覇基地に移駐、現在、第７航空団の正式の配備部隊は第206飛行隊のみ。しかし百里基地には、滑走路を補強工事中の小松基地から第205飛行隊が派遣されており、編成中の第301と三つの飛行隊が同居して訓練を行なっている。第205飛行隊は10月末までここに滞在する予定である。





ソ連民間機の“うらかた”さん





先月号につづいて、ソ連の民間航空の安全な運航を支える"うらかた"さんたちの活躍ぶりをお伝えしよう。

〔上〕珍らしく管制塔の内部から撮影したドモデドボ空港のエプロン。コントラ・プロペラのTu-114が並んだエプロンは、霧のためかかすんで見える。弱い日ざし、寒々とした視界の狭い空港。それだけに管制官の仕事はつらい。管制官に女性が進出しているところなどお国柄。

〔左下〕先月号でもお伝えした欧州一の設備を誇るドモデドボの整備工場。Tu-124旅客機のプロペラをつけかえているところ。〔下右〕ソ連西部のミンスク整備工場の屋外テスト場。整備を終えたTu-124Aが飛行準備中。

(Photos by TASS)





〔上・下〕飛行テストのためにシェレメチエボ空港を訪れたチェコのLET L-410ターボレット。各種の異なった気象条件のもとでの飛行状態をテストするために3機が飛来したもので、その"うらかた"さんの役目は同空港の整備部門が担当した。L-410ターボレットは、チェコで造られた最初のターボプロップ双発輸送機。貨物輸送型と旅客型があり、旅客型は後部8席のエグゼクテイブ型から12席～16席の乗席配置ができるが、写真の機体は17席にしたものである。すでにチェコ国営の航空会社スロバクエアの国内線に就役しており、西側諸国にもいまさかんに売り込まれている。カナダ製のP&W PT6A-27エンジン（715ehp）×2。主脚収納用のスポンソンが胴体両側に張り出しているのが特徴。操縦席レイアウトはばつぐんで、視界も良好だが、客室の与圧はなく、騒音が気になるのが本機の今後の課題という。

（Photos by TASS）







16・デミンスク飛行機整備工場では大型旅客機の最[illegible]組立ても行なっており。写真はアセンブリ・ライン上[illegible]Tu-124旅客機。1959年にデビューしたTu-124は短距[illegible]ターボファン双発機としては世界で最初の実用機。[illegible]年に就役したその開発型Tu-134と交代して次第に[illegible]したが、まだかなりの数が就役しているようである。[illegible]ビヨフD-20-Pエンジン（5,400Kg）×2で、ファー[illegible]ト・クラスは44席、ツーリスト・クラスは55〜60席。





▶オーストラリアのＳＴＯＬ軽輸送機

ＧＡＦ ノーマッド 22









オーストラリア政府航空機工場（ＧＡＦ）が開発している双発のＳＴＯＬ軽輸送機の原型２号機が完成、昨年春に初飛行した。この飛行機の開発はＮ.２計画として、ＧＡＦが数年前から進めていたもの。最近、ノーマッド（Ｎomad・遊牧民）のニックネームをつけて、海外にも積極的な売り込みを始めている。昨年５月にオーストラリア政府から20機の発注を受けて、いまのところそのほか９機の生産が決っている。生産型の１号機が完成するのは今年の末の予定。アリソン250-Ｂ17エンジン（400shp）×２で、乗員２名、客席14席が設けられる。

ダブルスロッテド・フラップを採用しており、離着陸距離は400ｍ以下。未整地の滑走路での離着陸を考えて、胴体下面が平らたくフェアリングされている。写真上は上方、左右と視界の良い操縦席。





チェコのホームビルト機



共産圏ではソ連に次ぐ高い水準の航空工業——チェコスロバキアは航空では先進国の一つ。スポーツ航空も昔から盛んに行なわれている。

写真は"クシカドロ"と呼ばれるそのホームビルト機の1機。いささか古風な感じだが、それもそのはず、シミュニクという兄弟が1925年から26年にかけて製作したもの。ルノー14馬力エンジン搭載で、空虚重量はわずか95kgという人力機なみの"芸術品"。これで最高速度は115キロで飛ぶ。

プラハの航空愛好家のグループが最近修復したもので、いまでも実際に飛行させている由。
(photos by Mr. pavel Simek)





フォト ニュース

〔上〕3月初めに新明和の甲南工場をロールアウト、テスト飛行に向かうＰＳ-1飛行艇の９号機。３月１日から岩国基地に第31航空群が編成され、ＰＳ-1も第31航空隊の所属となるが、この９号機も尾部に"31"の文字を書いている。　(Photo by Mr. H. Hamano)

〔下〕百里基地を離陸する第206飛行隊のＦ-104Ｊ。射撃訓練の標的曳航機で、主翼下には高速用のダート・ターゲットを装備している。
(Photo by Mr. T. Hoshina)





〔上〕荷重テストのためジョージア州ワーナーロビン米空軍基地を離陸するC-5Aギャラクシー。本機の構造の強度を再確認するためのテストで、急降下からの引起しでは、実に200万ポンド（約907トン）の荷重が同機にかかることになるという。〔下〕オーストラリアのクイーンズランド博物館に収められることになったアブロ・ベビイ。本機は1920年にバート・ヒンクラーがロンドンからイタリアのトリノに飛び、さらにロンドン－オーストラリア間の単独飛行を試みた記念すべき機体。完全に修復されて、博物館入りとなったもの。







〔上2枚〕座席をとりはらったDC-10の貨物輸送型F型のキャビン。幅が約57.m，長さが36.9mで，ボーリングのアレーを6レーンとれる広さ。ここに鉄道貨車4両分，約70トンの貨物を搭載する。DC-10Fは5社の航空会社から発注を受けている。





〔上〕米陸軍の新武装ヘリ（AAH）計画にロッキード・カリフォルニア社が提案したCL-1700のモックアップ。米陸軍では各社から出された提案を6月に審査し，試作機を製造するメーカを2社にしぼることになっている。固定翼が小さくなり，風防部分も大きく変って，キャンセルされた前作のAH-56Aシャイアンよりもやや簡素化された感じの外形である。

〔左〕空飛ぶサーカス――マイアミ国際空港で，サザンエア・トランスポートのL-100-200に乗り込むらくだはハリント・サーカス団の“団員”。同航空ではL-100-200を2機使って，虎やしま馬，ラマなどの“団員”をプェルトリコのサンファインへ空輸。帰路も予約しているという。サーカスも飛行機で移動する時代である。

スナップ だより





〔上〕エンジン・ナセル
を改造してコーンをつけ
T-2の1号機。エリアル
の効果を実験するために
したもので、サイドワイ
ーを付けて飛行テスト中
日井市・鈴木隆之）

〔左〕ガボン政府へ売却
たYS-11Aの1機（169
2月15日に名古屋空港か
ボンへ向けて空輸された
写真はその出発のときの
（東京都・北原則幸）



〔右〕3月31日で路線から引退した全日空のF-27は外国の航空会社などにつぎつぎに売却されているが、これは大手のエール・フランスに2機売られたうちの1機。3月29日、大阪空港にて。（西宮市・浜野博司）

〔下〕このほど横田基地に飛来したC-141A。北ベトナムから送還された米軍捕虜の輸送に使われたもの。（昭島市・大塚尚代）



ワイドカラー
WIDE COLOUR

KAWASAKI Ki61-II KAI "HIEN"

① 飛行第56戦隊所属機。
No.56 Sentai



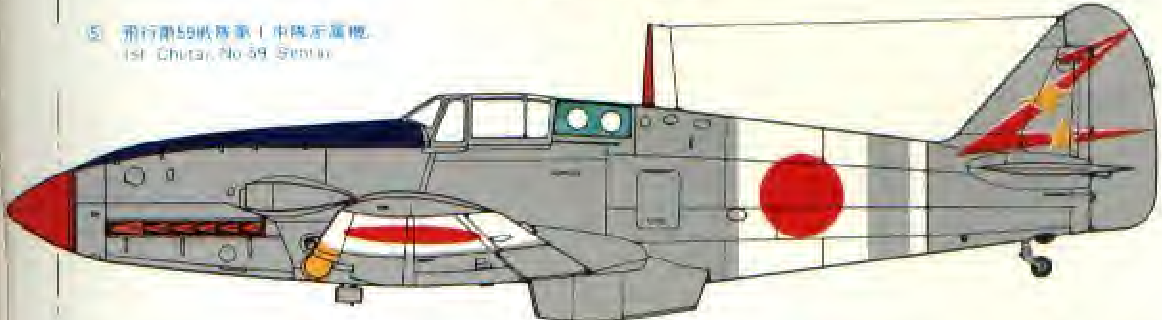
② 飛行第244戦隊所属機。
No.244 Sentai



③ 飛行第19戦隊第2中隊所属機。
2nd Chutai, No.19 Sentai



⑤ 飛行第59戦隊第1中隊所属機。
1st Chutai, No.59 Sentai



④ 飛行第244戦隊第2中隊所属機。
2nd Chutai, No.244 Sentai



© K. Hashimoto



ボーイングB-29
スーパーフォートレス

日本を攻撃するために造られた2次大戦の超重爆ボーイングB-29スーパーフォートレス。ボーイング・ウイチタ工場のほかベル・マリエッタ工場，マーチン・オマハ工場などでも生産されて，1943年末に戦列化，1944年6月頃から日本への進攻を開始した。

〔上・右〕ボーイング・ウイチタ工場製のB-29BW。上の写真の機体のように，初期の頃はオリーブドラブの塗装で引渡された。



BOEING B-29 SUPERFORTRESS





進撃する巨大なB-29の雄大な編隊



以下は日本の沖縄を基地に朝鮮戦争に投入された第20空軍のB-29の機首マーキング。
〔上〕98回も出撃した第19爆撃大隊所属機。朝鮮の戦場で，初めて出撃したのもこの第19のB-29。この機体の機首には"フジグモ"と日本語のネームを入れている。
〔下〕同じく第19爆撃大隊機で，機首に"TODDLIN TURTLE"（よちよち歩きのかめ）の文字とマンガ。12,7mm 4連装機銃を整備中。





〔上〕これも第19爆撃大隊所属機で，極東空軍で最初に100回の爆撃行を達した機体。機首いっぱいにそのマークを書き入れている。この機のニックネームは"Blue Tail Fly"。

〔下〕裸体美人のB-29で，ニックネームは "Sheeza Goer"。爆撃機にはいろんな機首マーキングがあったが，この美人画がもっとも多かった。飛行服や帽子を"美人"の機体にひっかけて，のんびり休憩中。





中国の基地で整備中のB-29。B-29が初めて2次大戦の戦場に現われたのは1944年4月。応急整備の中国とインドの飛行場からバンコックや九州地区をめざして出撃している。写真の機体はオリーブドラブの塗彩。



朝鮮戦争に投入されたB-29。華やかな機首のエンブレム。アート・ページの写真と一緒にごらんください。

欧州戦線で活躍した姉妹機B-17の伝統を受けついで，極東戦線，マリアナ地区のB-29スーパーフォートレスも，機首に派手なエンブレムをつけて出撃したが，大戦後の朝鮮戦線では，それがさらにきらびやかなものとなった。美人の絵が多かったが，乗員の郷土の名物やスローガンを漫画や思い思いの字体で書きつらねて，おたがいに“落書き芸術”のウデをきそいあった。





〔上〕同じく沖縄基地で待機中のB-29。爆弾に追われて、38度線を北に逃げ込む兵隊のマンガ。ニックネームは "Miasion Inn"。

〔下〕これもマンガを画いた第19爆撃大隊のB-29。75回出撃したベテランの1機。ニックネームは " Rock Happy"。



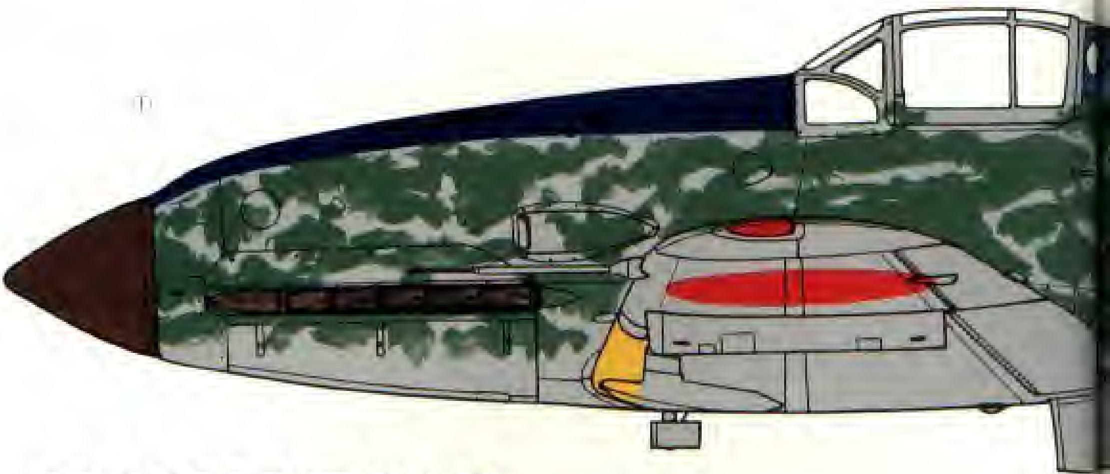




〔上〕同じく第19爆撃大隊のB-29で"赤"殺しのインデアンのスポケン酋長が機のニックネーム。うたい文句に似あわず，柔和な顔のインデアンである。

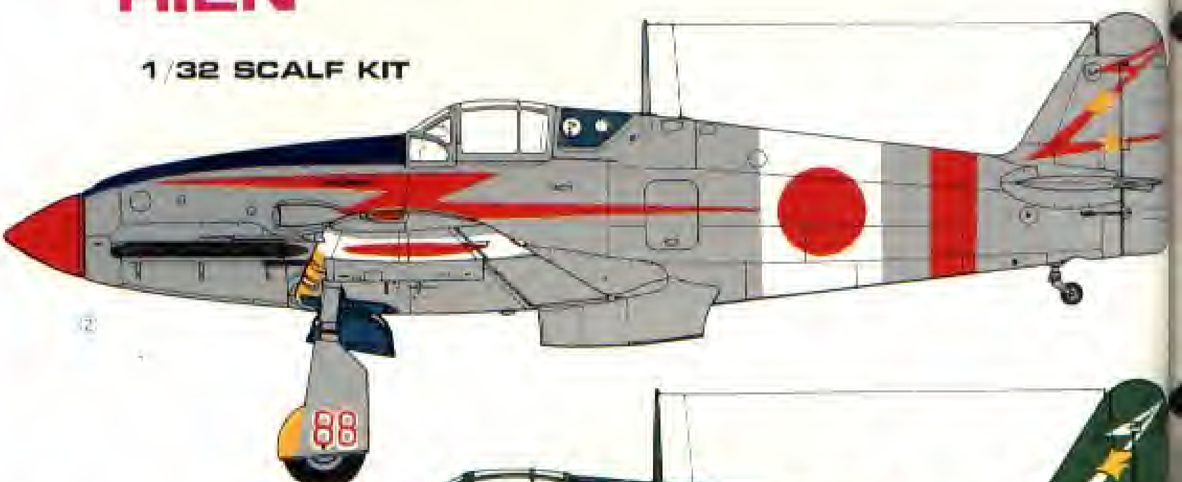
〔右〕101ページ写真上と同じ"ブルー・テイル・フライ"機の機首右側。2挺拳銃を持った青い尾のハエを画いている。1951年4月の撮影で，このとき同機は102回の出撃を記録していた。

①



KAWASAKI
Ki61-1Kai
HIEN

1/32 SCALF KIT

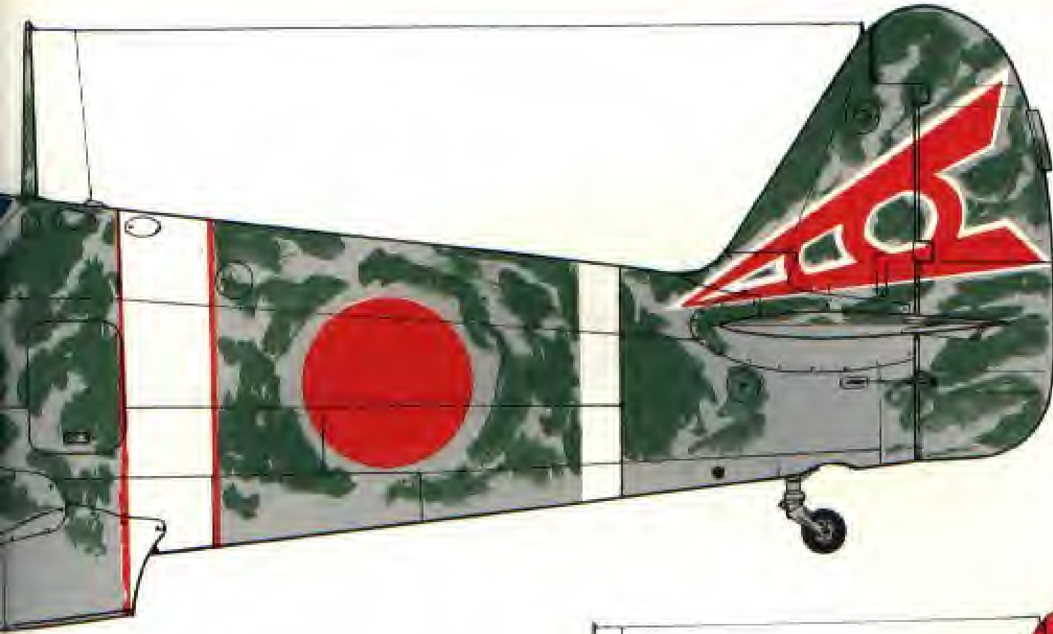


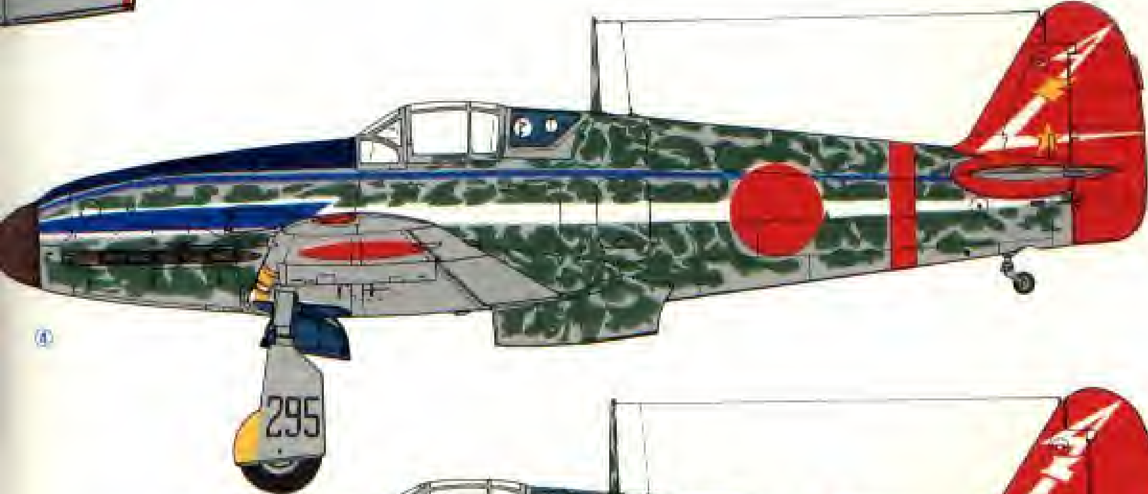
②



③

① 飛行第68戦隊第2中隊所属機。
2nd Chutai No.68 Sentai.
② 飛行第244戦隊小林戦隊長機（キ61－I乙）。
Flown by Major Kobayashi, commander of No.244 Sentai.
③ 同小林戦隊長機で、図5の標識の前後に使用されたと思われるキ61－I改。
Major Kobayashi's Ki61-I Kai
④ この小林機はキ61－I乙。
Major Kobayashi's Ki61-I Otsu.
⑤ キ61改、初期の小林機と推定される識別機。
Ki61 Kai, probably flown by Major Kobayashi
⑥ 後期使用と推定される小林機（キ61－I改）。
Major Kobayashi's Ki61-I Kai





④



⑤



⑥

C DRAWING BY K.Hashimoto

ハイモデリングのための
レベル資料集

川崎 キ61-Ⅰ 陸軍3式戦闘機「飛燕」1型改

Kawasaki Ki61-Ⅰ Kai "Hien"



↑Ki61-Ⅰ Otsu

飛行第244戦隊小林隊長機と第68戦隊機

キットについて

レベルから発売中の1/32スケールのキットは飛燕Ⅰ型改の決定版として定評のある豪華版で，精巧なコクピットとエンジンを内蔵し，キャノピが開閉，詳細をきわめたリベットや外板分割ラインをもつ実にシャープなモールドのキットである。付属デカールは9種もあって，好みのバリエーションが楽しめる。

☆　☆　☆

付属デカールを応用したバリエーションとして，今月は有名な飛行第244戦隊の隊長（小林少佐）機と飛行第68戦隊の塗装を特集してみると，まず飛行第68戦隊のマーキングとして図①と110頁の絵の機体などが派手な仕上りとなって魅力的である。

塗装は全面をシルバーとし，エルロンと方向舵および昇降舵はフラットシルバー⑧+⑳，機体の迷彩は濃緑色⑯，主翼前縁の味方識別塗装は黄橙色(58)。スピナはレッドブラウン㊶+③レッド。機体の内部は，青竹(57)で仕上げる。機首の光線反射よけは黒紺㉝+⑤+⑳。

図②から⑧は第244戦隊の小林隊長機で，図②は20㎜マウザー砲をつけたⅠ型乙。キットはⅠ型改なので図のように機首を一度切断して前後を縮小し，風防前の機銃のガス抜き穴を1個に改訂(写真参照)，主翼の20㎜砲はランナーの引伸し棒を利用して砲身を約12～13㎜つき出す改造をする。

翼上面の機銃ハッチのふくらみは図⑧のようにパテ盛りをして大きくすること。塗装は図のように全面シルバー⑧で，平面は図⑧のようになっており，エルロン上面は濃緑色が一部残っていて白帯後部はラフ・タッチである。光線反射よけは黒紺㉝+⑤+⑳。

図③　機体の上・側面が濃緑色で下面が無塗装のシルバーという小林機で，存在したといわれている機体。日の丸は全部白帯つき，機体はⅠ型改なので改造の必要はない。

図④　295号機で，今までの写真解説ではⅠ型として紹介されている機体であるが，実際はⅠ型乙。写真からの推定では胴体の帯（中央）は白で，先端部と上部の細い帯はブルーまたは黄橙色。翼上面は胴体と同ようの迷彩があって，日の丸はふちなしである。

図⑤　図⑥と同じ24号機であるが塗装に差があって胴体の帯は黄橙色(58)。日の丸は翼上面と胴体のものは白ふちつきである。

図⑥　胴体の帯がブルー㉞+⑤で，垂直尾翼と水平尾翼上下面は赤③+⑳，平面塗装は図⑦のようになっている。脚カバーの数字は24だけで赤の横線がなく書体も図⑤の機体とは異なっている。（写真右下参照）

本誌特集で紹介してある2型改への改造も不可能ではなく，キャノピを自作し，機首と垂直尾翼などを改造すれば基本的にはⅠ型改と同じであり，あなたのテクニックを発揮できる改造のひとつである。

（イラストと解説――榎本喜久男）



⬆Ki61-1 Otsu, flown by Major Kobayashi, commander of No.244 Sentai. ⬇Ki61-1 Kai



《左》1型乙の機首側面のクローズアップで，風防直前の円形ハッチやガス抜き孔，胴体のリベットラインなが明確である。
《下》飛行第244戦隊は主として調布飛行場を基地とし，昭和19−20年にかけて東京防空に活躍した部隊で，近衛戦闘隊とも呼ばれた飛燕の有名戦隊。写真は同隊の戦隊長小林照彦少佐機。数ある隊長機のなかでは後期の愛機で，撃墜スコアは約14個記入されている。図③の機体で1型改，24号機。
〈上〉同じく小林隊長機で機体は1型乙，迷彩パターンも24号機とは差があり，初期の使用機と推定される295号機。撃墜マークは記入されていない。

KIT :
The deluxe model kit of KI-61-1 KAI "HIEN", now on sale from the Revell 1/32 series, is acknowledged as the most authentic version ever produced. Kit fans can open the canopy to see the exquisit cockpit. The well-duplicated engine is also included. Elaborate rivets and mold-plates, and their combination sharply feature the ultra-stream aircraft, HIEN. As much as nine different decals are included with the kit, so that kit fans can fully enjoy many marking variations.

PAINTING :
As an example of how to enjoy marking variations with the attached decals, are shown here planes of Commander Kobayashi of the 244th Sentai (Fighter Group) and of the 68th Sentai. Among other markings of the 68th Sentai, that of Fig. 1 (drawing) and on Page 110 (picture) is most colorful. This is wholly grounded with silver. The aileron, rudder and elevator are Revell Color (RC) 8 and 30, flat silver. The fuselage camouflage is RC-16, dark green. The identification paint of the wing leading edges is RC-58, orange. The spinner is RC-41, red brown and RC-3, red. The interior is finished with RC-57, malachite green. The anti- glare paint on the nose is RC-3, 5 and 30, black blue. Those in Fig. 2 through Fig. 8 are Commander Kobayashi's of the 244th Sentai.
Fig. 2 is the KI-61-1 OTSU armed with a 20 mm Mauser, while the kit model is KI-61-1 KAI. Cut the nose to make it a little shorter as shown in the drawing, and reduce the number of machine gun gas exhaust vents in front of the canopy from two to one. In order to install a 20 mm gun, make a 12-13 mm projecting gun barrel with a plastic runner, and enlarge the gun mount over the wheel well with putty, as shown in Fig. 1.
It is wholly painted Revell Color (RC) 8, silver. As is seen in Fig. 8, the upper surfaces of aileron are partially dark green, and the rear part of the white belt is painted rough. The anti-reflection paint on the nose is RC-33, 5 and 30, dark blue. Fig. 3 is the 61-1 KAI model, similar to the kit model. The top and sides of the fuselage are dark green and the lower surfaces are metal silver. "Hinomaru" markings are all white-hemmed. This is believed to have been flown by Commander Kobayashi of the 244th Sentai.
Fig. 4 is the 295th machine which has so far been introduced as the KI-61-1 KAI. It is, in fact, the KI-61-1 OTSU. Supposedly, the fuselage belt (center) was white, and the thin belts at the fuselage tip and the upper part were blue or orange. The wing upper surfaces had a camouflage, similar to that for the fuselage, and "Hinomaru" markings had no hem.
Fig. 5. This is the 24th machine, similar to Fig. 6. The fuselage belt is RC-58, orange. "Hinomaru" markings on the wing upper surfaces and on the fuselage are white-hemmed.
Fig. 6. The fuselage belt is RC-34 and 5, blue, different from Fig. 5. The upper and lower surfaces of both vertical and horizontal tails are RC-3 and 30, red. The plain figure painting is as shown in Fig. 7. Noticeable is that the "24" figure on the gear cover has no red cross line and its calligraphic style also differs from that of Fig. 5 (Ref. to Photo, right below)
You can easily remodel the kit model to the KI-61-2 KAI, which is introduced in the this Issue of KOKU FAN (p.106). Major remodeling points are the canopy, nose and vertical tail. Make the canopy yourself. It is a good chance for you to demonstrate your skill in remodeling.

(Drawing and commentary, by K. Hashimoto)



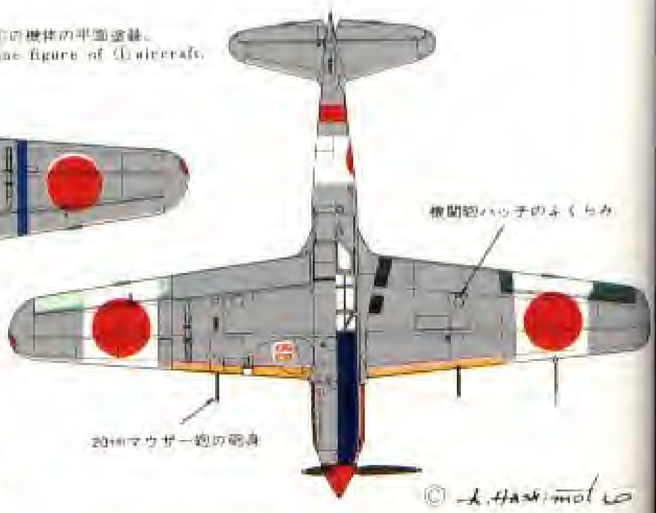
ハイモデリングのための
レベル資料集

絵は飛行第68戦隊本部所属機が[illegible]と空戦中のシーン。このように空戦シーンをモデルで再現してみるのも楽しみかたである。
この部隊機はラバウル、ニューギニア方面で活躍，B-24，B-25，P-38，P-39，P-51，F6Fと交戦，激しい死闘を展開した。

⑦ 図⑤の機体の平面塗装。
Plane figure of ⑤aircraft.

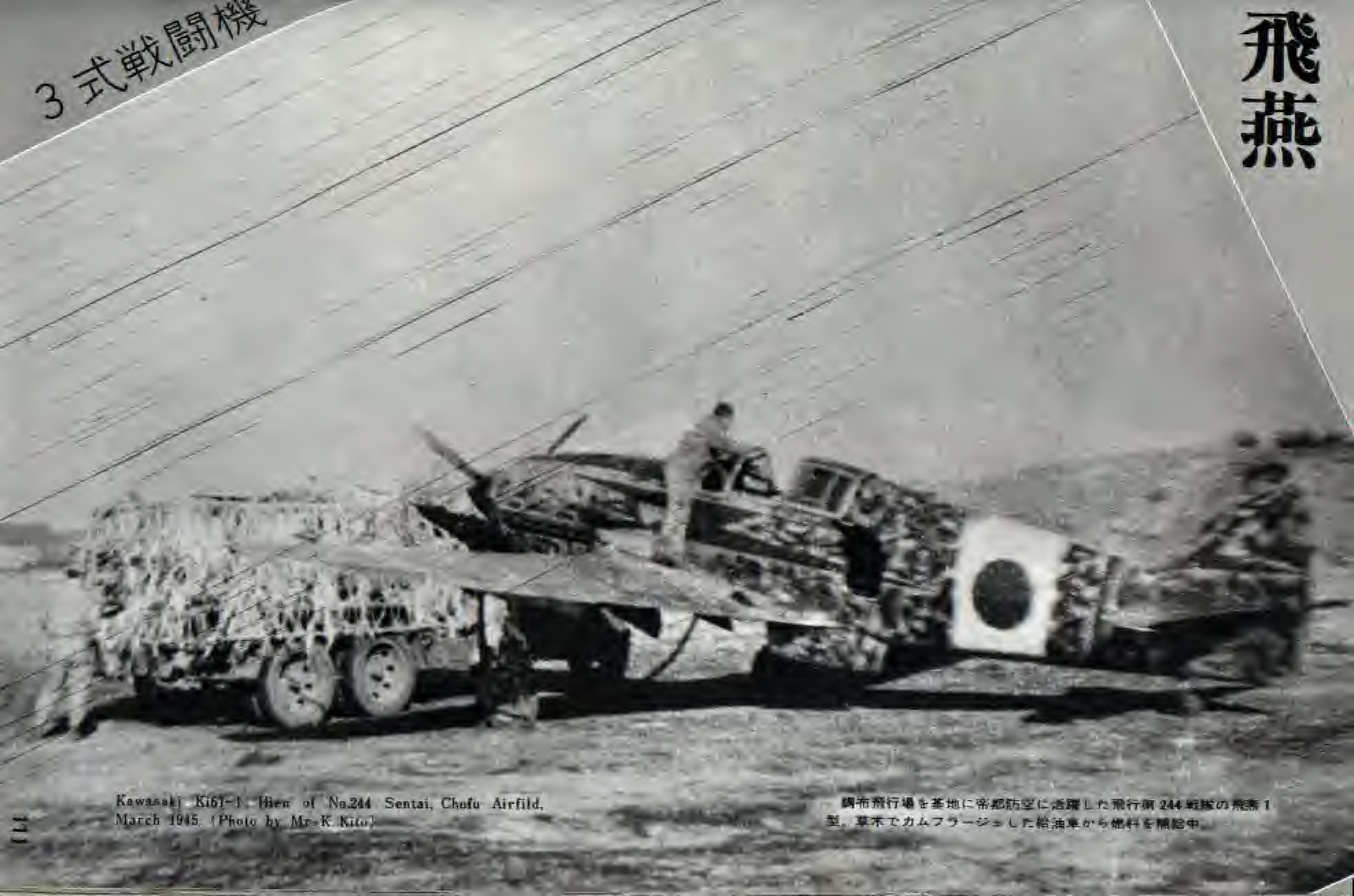


⑧ 図①の機体の平面塗装。
Plane figure of ①aircraft.



© A. Hashimoto

3式戦闘機 飛燕



Kawasaki Ki61-1 Hien of No.244 Sentai, Chofu Airfild, March 1945. (Photo by Mr. K. Kito)

調布飛行場を基地に帝都防空に活躍した飛行第244戦隊の飛燕1型。草木でカムフラージュした給油車から燃料を補給中。

Ki61-1 in camouflaged revetment, destoroyed on an Airfield of Okinawa. (USMC Photo)



〔上〕沖縄で米軍の手に落ちた3式戦闘機飛燕1型。ネットを張ってカムフラージュした掩体で待機中を空から攻撃されたもので、胴体の損傷がひどい。1945年4月2日の撮影。
〔下〕上陸した米軍によって沖縄の読谷飛行場に集められた陸軍機の残骸。左手前に疾風、中央と右手前に隼、後方には98直協、飛燕などが見える。このあとで各機ともすべて焼却された。1945年4月8日の撮影。
〔下右〕同じく沖縄の飛行場で、焼却地に置かれる飛燕1型。これも待機中を空から攻撃されたものであろう。

Wrecked Japanese Army planes on Yontan Airfield, Okinawa, April 1945. (USMC Photo)





Ki61-I of No.244 Sentai, refueling at Chofu Airfield, March 1945. (Photo by Mr.K. Kito)

〔左〕111ページと同じく飛行第244戦隊の飛燕1型。銀色の地に濃緑色のマダラ迷彩。胴体に大きく赤い電光のマーク。飛行第244戦隊は調布のほか浜松、太刀洗を基地として防空に活躍したが、これは昭和20年3月、調布での撮影。このころ224戦隊は、戦隊本部、第1、2、3中隊を含めて、50機余の飛燕を保有していた。



Ki-61-I is going for it's last ride as it is hauled away to a dump (USMC Photo)

〔右〕沖縄でアメリカ海兵隊に鹵獲された飛燕1型。少佐のパイロットが乗り込んで飛行テストを終え、着陸したところである。終戦前の1945年7月21日の撮影で、機体は目立つように機首、翼部、尾部に白い塗装をしている。後方の掩体にはコルセアが数機待機している。
〔下〕終戦後横田空軍基地に展示されていた飛燕2型。現在航空自衛隊に保存されているのがこの機体である。

〔right〕A captured Ki61 Hien with a Marine Major at the controls landing on a Marine air base at Okinawa, 21st July 1945. (USMC Photo) 〔below〕 Ki61-II was photographed while on display at Yokota Air Base, near Tokyo, from 1945–46. (Photo by Mr. C. M. Daniels)








17



(Photo by Mr. C. M. Daniels)

〔上・下〕前ページと同じく横田に展示されていた飛燕2型。このころはまだ完全な状態であったが、その後損傷がひどくなって、日本側に返還されるときには、日米共同で修復作業を行なっている。

(Photo by Mr. C. M. Daniels)



〔下〕戦後アメリカに運ばれて展示された飛燕2型。後方にはFw190が映っている。
A Ki61-II taken to the U.S. after the war and placed on static display.



満洲国陸軍航空隊

WINGS OF MANCHOUKUO ARMY AIR FORCE

(photos by S. KIKUCHI)



Tachikawa Type 95 Trainer Mk. I (Ki9-1) of Hoten Army Flying School



Engine maintenance on the Nakajima Ki27 Fighter in the Hoten Airfield.
Inscription along fuselage is "Anzan No.1". Anzan was one of city of Manchoukuo. Citizens of this city contributed the funds to purchase this aircraft.

満洲国の都市や要地防空のために康徳5年（昭和13年）に創設された満軍陸軍航空隊は、司令部と第1飛行隊（新京）、第2飛行隊（奉天）、第3飛行隊（ハルビン）の戦闘機部隊。それに航空飛行学校（奉天）で編成されていた。各飛行隊とも主力機は97式戦闘機で、のちに隼と鍾馗が少数機装備されたが、日本軍の航空部隊にくらべると機体は著しく劣り、戦力は微弱であった。しかし大戦末期には蘭花特別攻撃隊を編成、果敢な肉迫攻撃で有勢なB-29を迎え撃っている。〔117ページ〕航空飛行学校の訓練風景。訓練機は95式1型乙練習機。尾翼に片カナの記号。一部飛行服が異なっているが、日本の飛行学校とまったく同じ訓練風景である。〔上〕97戦のエンジン整備。後方の機体は鞍山からの献納機。〔下〕1式戦隼2型甲。



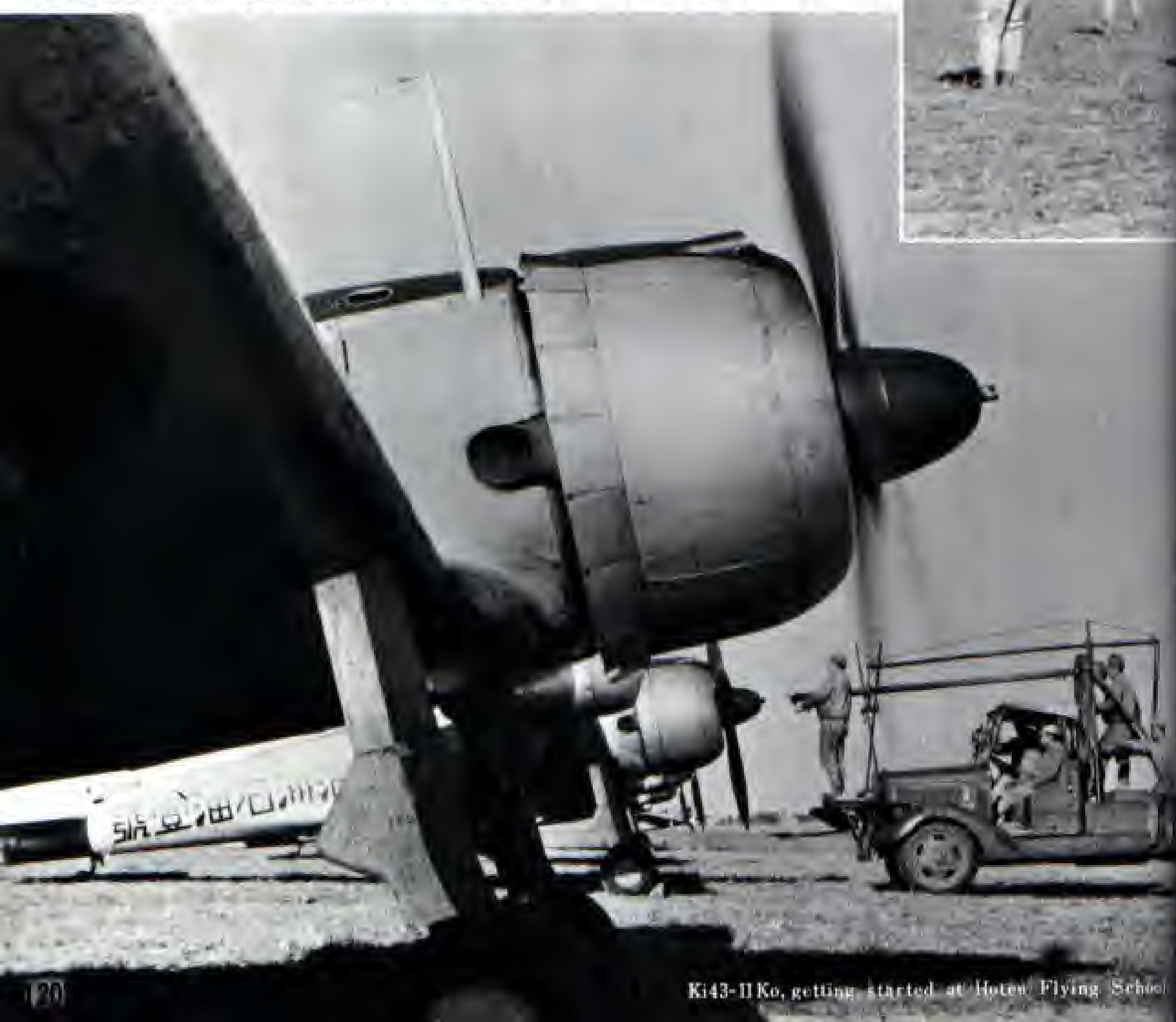
Nakajima Ki43-IIKo Hayabusa at Hoten Airfield. Inscription along fuselage read "Kokuryuko No.1".



Ki43-II Ko of Hoten Flying School in close formation.

〔上〕編隊で飛ぶ隼２型甲。満州航空隊には昭和17年頃から本機が配備されたが，数は少なかった。飛行学校の松本太平少校は19年12月21日，本機でB-29に体当りしている。〔下〕始動車でエンジンを始動中の隼２型甲。始動車は各中隊に３台くらいのわりあいで装備されていた。





Ki43-II Ko, getting started at Hoten Flying School



Ki27. Trainers warmed up, almost ready for take-off.



〔上〕エンジンが始動され発進準備成った97式戦闘機。主車輪カバーをはずして飛行練習中のもの。敵機来襲の情報が入ると、到着30分前にはエンジンを始動、写真のようにパイロットが乗り込んで待機した。〔下〕飛行中の隼2型甲。松花江からの献納機である。満軍航空隊は、昭和19年7月29日の鞍山初空襲後、関東軍の第2航空軍の指揮下に入った。関東軍ではその頃、陸軍中央部に満軍航空隊の機種改変用に隼18機の交付を申請している。



Ki47-II Ko on patrol over Manchoukuo.



〔上〕離陸前の訓示を受けるパイロットたち。後方にはエンジンを始動した隼2型甲のラインアップ。パイロットの飛行服はこげ茶と薄茶色の2種。満軍航空隊は、この隼のほか、2式単戦鍾馗も終戦までに約20機装備しているが、両新鋭機ともほとんどこの奉天飛行場に置いていた。

Fighter crews of Manchoukuo Air Force on briefing. Aircraft on the background are Ki43-II Ko, Sept. 1944

ボールトン
ポール

デファイアント②



次大戦機アルバム

〔上・下〕デファイアントMK. II。MK. II はエンジンをマーリンXX（1,260HP）に代えて性能の向上をはかったもので、同エンジンを積んだ1号機は、1940年6月20日に初飛行している。新しいエンジンを積んで機首カウリングが少し延長され、ラジエータもやや大きなものに改造されている。デファイアントの生産は1943年2月で終了しており、総生産機数は1,060機　そのうちMK. II は207機であるが、のちにMK. I の多くがMK. II に改造されている。写真上と下もMK. I の改造機で、上は第264スコードロンの所属機である。





〔上・下・右下〕これもMK. I を改造したMK. IIの1機。デファイアントの背部銃座は、その前後のフェアリング部を胴体に引込んでから発射するようになっていたが、上の写真ではそれが引込まれた発射時の状態で機銃はうしろ向き。下の写真と比較すると、その可動状況がよくわかる。右下の写真も同じ機体であるが、水平にするため尾部を支柱で持ちあげているところ。なお、この機体（N 151）はMK. IIに改造された2号機で、ボールトンポール社で各種のテストに使われたもの。1943年に墜落して失なわれている。







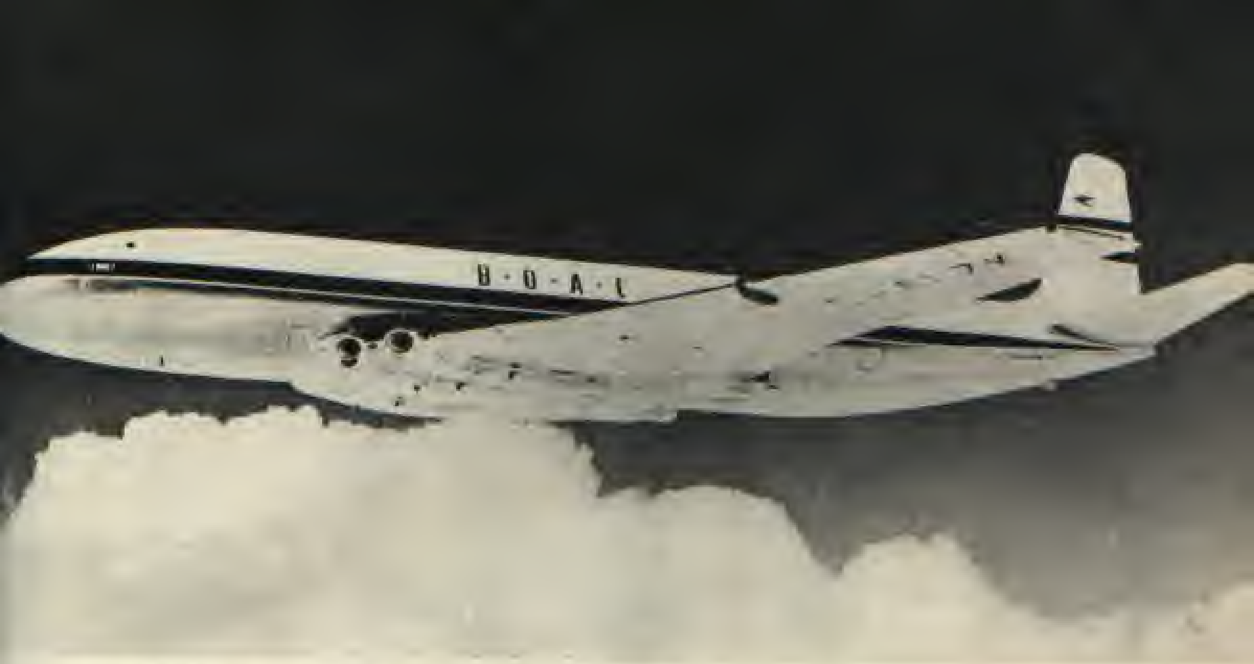
〔上〕飛行中のデファイアント。本機の特徴でもあり欠点でもあった背部の砲塔が重苦しい感じを与える。





〔上・下〕これもMK. I改造のデファイアントMK. II。本機を装備して迎撃戦で苦戦した第264スコードロンの所属機。デファイアントは13の戦闘スコードロンに装備されたが、最初に本機を持ってドイツ機を迎え撃った第264がもっとも犠牲が大きかった。デファイアントは1940年8月からはAIレーダーを積んで夜間戦闘に使われているが、本機が夜戦としての最初の戦果をあげたのも第264の所属機であった。





エアラインの翼

BOAC　英国航空　⑨

〔上〕世界で最初に実用化された純ジェット旅客機コメットの原型2号機（G-ALZK）。BOACのコメット就役準備班は、1951年4月2日に本機を受領して乗員の訓練を開始し、ヨハネスブルグ、ベイルート、デリー、シンガポール、ジャカルタなどへ路線慣熟飛行に飛ばせている。

BOACではその後、1952年4月から9月までのあいだに10機のコメット1を受領、5月2日からロンドン－ヨハネスブルグ間に、世界初のジェット定期便の運航を開始した。つづいて8月にロンドン－コロンボ、10月にロンドン－シンガポール空路にコメットを就役させ、翌53年4月3日からは東京空路にも飛んで、極東までの時間を半分に短縮した。

しかし同年5月2日、翌54年の1月10日、4月4日とコメットは相ついで墜落事故を起し、全機が飛行中止となっている。BOACではこのために引退したヘルメスを再就役させてアフリカ路線に飛ばせている。

〔下〕コメット4。コメット1の墜落事故が発生する前からそのストレッチ型の開発が始められており、コメット3などが造られているが、その研究成果を集大成したのがコメット4。BOACが発注した19機のコメット4の1号機は1958年4月27日に初飛行。BOACでは同年9月30日からロンドン－ニューヨーク間に就航させて、大西洋空路も初めて純ジェット機で結ばれることになった。しかし大西洋空路のコメット4は、翌60年10月で引退、ジェット時代のエース、ボーイング707にバトンタッチしている。





スウェーデン第3の都市マルメの郊外ブルトフタ（Bulltofta）は，スウェーデン"航空発祥の地"マルメ北方のこの地は1次大戦のころ一面の草原。草創のころの軍用機が複葉の張線をふるわせて訓練に飛びかい，風向きを示す吹き流しが立てられて飛行場のかたちをととのえたのは遠く1910年代の末。1924年7月1日にはスウェーデン最初の公式の飛行場として認可され，"ブルトフタ"は，エレソン海峡を越えた対岸のデンマークやドイツを結ぶ空の玄関として，国際色ゆたかな各種の飛行機が飛来して，大空に夢をたくすスウェーデンの若人たちのメッカとなった。

しかしこの由緒ある"ブルトフタ"は，昨年11月で閉鎖され，マルメの飛行場はその33キロ郊外の新しい地スートルップ（Sturup）に移されることになった。スウェーデンの航空とは切っても切れない"ブルトフタ飛行場"の名は消えることになったのである。ここの写真はスウェーデンのオールド航空ファンの一人N.A.ニルソン氏が撮りつづけたブルトフタの翼たち。古いボックス・カメラにきざみこまれたスウェーデン航空の歴史でもある。

(photos by Mr. Nils-Arne Nilsson)





▶幕を閉じるスウェーデンの"航空発祥の地"

"ブルトフタ飛行場"物語



〔左上〕飛行場として公認された1924年7月ごろのブルトフタ。開場式典には、スウェーデン空軍のA-1（フェニックス222）爆撃機などが祝賀飛行に参加したが、のちに本機は、このブルトフタでライセンス生産されることになった。写真ではA-1のほかに現在のSAS航空の前身の一つであるエアロトランスポートのユンカース機も見える。〔左下〕ユンカースK-39。マルメのリムハムス（Limhamn）には、ドイツのユンカース社の系列工場が造られ、ここで生産された数多くの飛行機がブルトフタに運ばれて飛行テストをしている。K-39もその1機。

〔上〕リムハムヌのユンカース工場は、1次大戦の休戦条約で大型機の製造が禁止され、まもなくほかの国に移された。写真はリムハムヌで造られ、ブルトフタで飛行テストを行なった最後の飛行機W34。患者輸送機としてスウェーデン空軍に引渡されている。〔下〕これもリムハムヌで造られたK-47。急降下性能をそなえた複座戦闘機で、のちにユンカースがJu87シュツーカを開発するときに大いに参考になった機体で、Ju87の"グランド・ファザー"といわれるのが本機である。





〔左〕1930年代に入ると飛来する飛行機やテスト飛行などで駐機する飛行機の数も増えて、古いハンガーでは手ぜまとなり、写真のように立派な格納庫が新設されることになった。同時に写真左手に見えるような整備用ハンガーも新設されて、ブルトフタ飛行場の設備は次第に充実していった。128ページの写真とくらべると、エプロンなどもきれいに整備されていることがわかる。新しいハンガーの前には、ルフトハンザ航空のJu52などが駐機している。

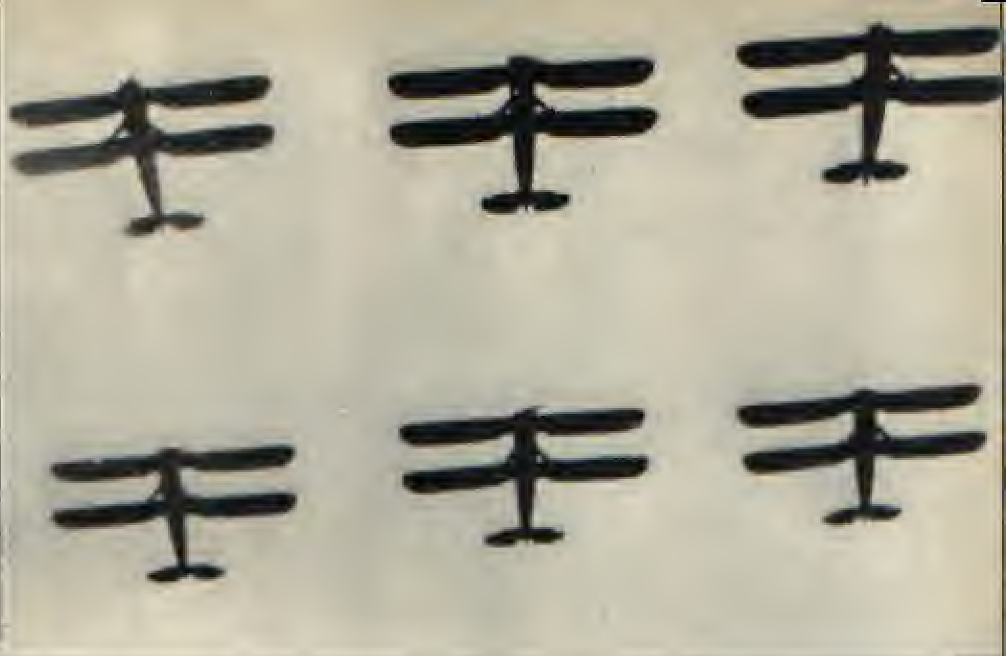


〔下〕1930年代のブルトフタ飛来機の1機フォッカー・トライモーター。ルフトハンザの装備機で、ヨーロッパ一周デモ飛行の途中に立ち寄ったもの。このころブルトフタでは、本機は珍らしい新型機。同飛行場訪問のときは、当地の飛行機ファンたちの間に一大センセーションをまきおこしたという。



〔上〕1930年代にブルトフタにもっとも多く飛来したJu52旅客機。これもルフトハンザの装備機。このころブルトフタはデンマークとドイツを結ぶ"国際空港"として注目されたが、その主力機はこのJu52であった。写真はニルソンが編隊機から撮影したもの。

（右）30年代の "航空日" は、近くのセントラル・フライング・スクールなから練習機が飛来して飛ショーを行なった。写真同飛行学校のフォッケウルフ "44J" 機の編隊飛行。（下）30年代後半に入って次大戦がぼっ発すると、ウェーデン空軍ではブルフタを基地とする新しい闘機連隊F10を編成した。連隊の当初の装備機はJ（グロスター・グラジェー）、40年代初めにはイリアから購入したJ20レッジアーネRe2000）を備した。中立飛行地帯でったブルトフタは、連合、枢軸国両陣営の飛行機不時着場として利用した。真は被弾したB-17を誘するJ20。





〔下〕これもブルトフタに不時着したB-24D。接地まではスムーズにいったが、滑走路の長さが充分でなく、コンクリート舗装もしていなかったので、ブレーキがまにあわず、オーバーランでこのざんな状態。第8空軍第445爆撃大隊（BG）所属機である。

